

Saab Aero X Concept 2006

NEVS-brevet tisdag 4 juni
Föregående måndag 3 juni

1. **Nevs köper brittiska tillverkaren Protean Electric**
2. **Intervju med Peter Carlsson – mannen bakom Northvolt**
3. **Nissan: Batterierna håller mycket längre än elbilarna**
4. **Provkörning av BMW Z4 sDrive30i**
5. **Nya BMW 1-serien blir framhjulsdriven, rymligare och de raka sexorna är borta**
6. **Provkörning av Subaru Forester e-Boxer**
7. **Audi skrotar TT och R8 för att bygga fler elbilar**
8. **Tio roligaste familjebilarna**
9. **Saab 9-3 Cabriolet såld för 635 000 kronor**

10 Grattis Monaco!

evertiq

1. Nevs köper brittiska tillverkaren Protean Electric

03 juni 2019

Den svenska elbilstillverkaren Nevs har förvärvat det brittiska teknologiföretaget Protean Electric för att påskynda utvecklingen av hjulmotorer för nästa generations elbilar.



Evergrande Health Industry Group Co. Ltd, de nya ägarna av Nevs, har förvärvat Protean Electric i London och lagt bolaget i ett dotterbolag till Nevs, Virtue Surge.

Protean Electric kommer dock framöver att vara ett självständigt företag som fortsätter samarbetet med olika leverantörer och kunder när det gäller avancerade hjulkonstruktioner för elfordon.

Protean Electric grundades 2008 och har över 160 patent globalt inom elmotorer, design av kraftelektronik, kontroll och tillverkningsförmåga, med ytterligare 150 patent på gång.

– Protean Electric är ett spännande företag med mycket konkurrenskraftiga teknologier.

Jag är säker på att detta förvärv kommer att leda till många fördelar för både Nevs och Protean Electric, säger Stefan Tilk, vd för Nevs, i ett pressmeddelande.

Förvärvet är en del av Evergrandes strategi att bli en betydande aktör inom den globala elfordonsindustrin.

Det innebär att Nevs nu kommer att kunna använda Protean Electrics avancerade elektriska drivteknik, ProteanDrive, till sina framtida produkter.

FILM: [***https://youtu.be/vSz-en0mhIc***](https://youtu.be/vSz-en0mhIc)

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

2. Intervju med Peter Carlsson – mannen bakom Northvolt

Jan-Erik Berggren 28 maj 2019

Det svenska företaget Northvolt ska bygga en av världens största och mest moderna fabrik för batterier till elbilar. Bakom projektet står den före detta Tesla-chefen Peter Carlsson. Vi har träffat honom för en intervju om nutid, framtid och såklart även om Elon Musk...



Northvolts kontor i centrala Stockholm. Northvolts grundare och vd Peter Carlsson dyker upp snabbt och oväntat, direkt från ett möte. Carlsson är lång, kraftfull och påtaglig. Han visar mig snabbt runt i lokalerna.

Inköp, utveckling, finans, hr, produktstrategi, utveckling av batteriteknik, konstruktion – allt som i vanliga företag har egna våningsplan ryms i ett kontorslandskap där varje avdelning fått ett antal skrivbord. Runt ett hörn och mellan två rum sitter fyra personer med datorer i knät medan en femte ritar på en tavla. Det är en hel avdelning – kan ha varit inköp, eller fastighetsplanering.

Peter visar på flöden av människor, material och energi. Han förklarar varför Sverige är en så perfekt plats för världens mest moderna batterifabrik och han pratar ingående om de processer som gör Northvolts koncept så unikt.

Det går fort men det är logiskt. Det är begripligt, och på tio minuter har Peter Carlsson förklarat ett av världens mest spännande affärsprojekt och något som i grunden kan förändra Sverige som industrination.

Jag tvingas avbryta Peter Carlsson för att kunna börja intervjun. Han får inleda med att berätta exakt vad Northvolt ska bygga i Sverige och var.

– Vi bygger en utvecklingsenhet för forskning och utveckling inklusive en mindre produktionsanläggning i Västerås. Vi bygger en hel produktionslina, men den är inte optimerad för volym utan för att utveckla nya produkter. Och vid sidan om Västerås så bygger vi en större anläggning i Skellefteå där vi har en större tillgång till energi. Fabriken bygger vi i fyra steg där varje steg handlar om att producera ungefär åtta gigawattimmar. Ska vi översätta det i elbilar så kan man säga att varje steg handlar om lite drygt 100 000 fulladdade elbilar i kapacitet för varje steg.



Ambitionen är att fabriken i Skellefteå ska vara uppe och rulla 2024.

Jag vet att ni reste runt i världen för att leta efter de bästa platserna för de här fabrikerna. Varför blev det Sverige och just Skellefteå och Västerås?

– Västerås blev det därför att vi såg hela Mälardalens arbetsmarknad, med flera miljoner människor, och för att även kunna attrahera en internationell arbetsmarknad var väldigt, väldigt viktig. Närheten till ABB och, vad ska vi kalla det, Nordens elhuvudstad Västerås, gjorde att det blev ett väldigt naturligt val för en utvecklingsenhet och industrialiseringslinan.

– I Skellefteå var det kombinationen av energitillgång, landtillgång, kommunikationer och även det faktum att det med Boliden och andra finns en råmaterialkompetens plus det faktum att Rönnskärsverken är Europas största återvinningsplats för elektronikmaterial. Det passar hela vår cirkulära idé att vi en gång ska ta tillbaka våra batterier och bygga nya batterier.

– Men båda platserna valdes inte minst för att de ville att vi skulle komma.

Hur många arbetstillfällen handlar det om?

– I Västerås räknar vi någonstans mellan tre till fyra hundra arbetstillfällen på fem års sikt. Och i Skellefteå så… en fullt utbyggd fabrik kommer att härbärgera någonstans mellan 2.500 och 3.000 anställda.

Det kostar förstås en hel del att bygga de här fabrikerna och Northvolt figurerar ofta i affärspressen där det handlar om att ni fått eller inte fått in pengar. Hur ligger ni till med finansieringen?

– Där är det så att vi har pratat om kostnaden för hela projektet och en siffra som hamnat på mångas läppar är 40 miljarder. Vi har faktiskt, när vi gått på djupet i hela investeringscaset med utrustning och annat, sett att den totala investeringen kommer att bli lägre.

Är det klart vem som ska köpa de här batterierna, har ni kontrakt med någon av biltillverkarna?

– Jag vill inte gå in på någon enskild kund, men vi har avtal med kunder i samtliga våra kundsegment som utöver transportsektorn också innefattar portabla produkter, energilagring kopplat till elnätet och industriella applikationer.

Ni ser inte att biltillverkarna kommer att bygga sina egna batterier i framtiden?

– Trenden vi ser är att det finns ett väldigt, väldigt stort intresse från biltillverkarna att gå från att batterierna är en svart låda till att man vill kunna påverka batteridesignen och batterikemin just därför att man vill kunna påverka batteriets egenskaper i produkten. Däremot ser vi i dagsläget inte att huvuddelen av biltillverkarna kommer att investera i den typen av cellproduktion vi investerar i. Det har väldigt mycket att göra med att bilindustrin i hela sin omställning mot elektrifiering, internetuppkoppling och självkörande bilar har ju en så otroligt stor investering själv.



Jag gissar att kemin i era batterier är lite annorlunda jämfört med de batterier vi ser i dag. Pratar man om olika generationer av elbilsbatterier?
– Ja, det gör man. Ta till exempel en BMW i3 så har den en batterikemi som bygger på ungefär samma råvaror, men den kemin som vi kommer att bygga när vi drar i gång nästa år är en helt annan komposition av samma råvaror. Vi använder mycket mer nickel, mycket mindre kobolt i vår design och därmed kan vi öka energieffektiviteten.

LÄS MER: Volkswagen och svenska Northvolt bildar European Battery Union

Går det att säga redan nu hur mycket längre räckvidd vi kan få med samma yta batterier?
– Om vi tittar historiskt så kan man säga att energidensiteten, och därmed räckvidden, har ungefär fördubblats vart tionde år. Om man tar den som en indikation framåt så om man tar ett stort elbilsbatteri, som Teslas på 100 kWh, så på samma yta som i dag ger 50 mil så kan man om tio år komma uppåt 90-100 mil i räckvidd, alternativt att använda ett betydligt mindre batteri för att komma de här 50 milen.

Kommer batterierna också att bli billigare än i dag?
– Det kommer det absolut att vara. När vi adresserar både skala, vi bygger ju en enormt stor skala, så det finns skalfördelar i detta, och sen den andra biten, försörjningskedjan och integrerar ett antal produktionssteg så gör det här att vi får en kostnadsoptimering vilket kommer att driva kostnaderna nedåt.

LÄS MER: Northvolt valde Skellefteå för sin batterifabrik

Produktionen av batterier dras med en diskussion av var och hur råvarorna bryts och hämtas. Hur ser du på den problematiken och var kommer ni att köpa era råvaror och metaller?
– Det kommer att vara ofrånkomligt att vi kommer att köpa råmaterial från hela världen. Vi har tecknat ett långt avtal med en kanadensisk leverantör eftersom de har en väldigt, väldigt intressant utvinningsmetod som kanske är mer miljövänlig än vad vi sett hos andra just för att utvinna litium. Den metoden för att utvinna litium är också applicerbar i Europa och det finns litium i Finland, det finns litium i Sverige, Portugal, Österrike, Serbien så att vi på sikt också kan bygga lokala försörjningskedjor är jätteviktigt. Nickel och kobolt finns också i regionen. Grafit finns också här så att vi har en ambition att bygga de här försörjningskedjorna och att kombinera detta med ett cirkulärt flöde där vi kan ta tillbaks batterier och återvinna de här råmaterialen och kunna bygga nya produkter. Det är ett väldigt, väldigt tydligt mål.

Finns det också krav från biltillverkarna att det ska vara etiskt korrekt brytning av metallerna?

– Absolut. Men de högsta kraven ställer vi på oss själva. Vi brinner ju verkligen för att driva den här omställningen både på ett etiskt och resurseffektivt sätt. Så vi ställer väldigt höga krav på oss själva.

Är du övertygad om att elbilarna kommer att ersätta bensin- och dieselbilar?

– Det fundamentala kring varför jag är övertygad har att göra med att en förbränningsmotor har en så låg energieffektivitet, den ligger kanske någonstans mellan 25 och 30 procent. Medan ett elektriskt alternativ med en elmotor och ett batteri ligger över 85 procent. Så i mitt perspektiv så är det bara en tidsfråga.

Nu är inte ni producenter av el men den frågan dyker upp när vi diskuterar elbilar. Är det viktigt att producera el på ett miljövänligt sätt också och kommer det att vara ett absolut krav?

– Det tror jag. Det är inte så att det inte kommer att finnas energi men det vi kallar det här peak-behovet av energi kommer att sätta en väldig press på vårt elsystem. Och det kommer också göra att vi kommer att behöva göra ganska så stora investeringar i energidistributionen och även att balansera energiutbud och efterfrågan. Även där spelar energilagring med batterier en väldigt, väldigt stor roll.

Du har ju tidigare jobbat med Elon Musk på Tesla och jag måste förstås ta tillfället i akt och fråga lite om det. Varför slutade du?

– Jag slutade därför att efter fyra och ett halvt år så var jag slutkörd. Då hade vi gått från lite drygt 400 personer till 17 000 och att industrialisera både Model S och Model X var väldigt, väldigt slitigt. Det var en fantastisk tid och jag lärde mig otroligt mycket. Jag hade absolut ingen tanke på att vi skulle dra i gång ett sånt här projekt utan jag tänkte mig en annan karriär faktiskt.

Har du fortfarande kontakt med Elon Musk?

– Det är väldigt sporadiskt, men jag har besökt Gigafabriken och det är absolut inte så att vi är konkurrenter på något sätt. Elon ser på samma sätt som vi att den här omställningen kräver en mängd bolag som engagerar sig för att bygga kapacitet för att klara omställningen.

Det går många rykten om Tesla och deras framtid. Tror du fortfarande på Tesla och Elon Musks idé?

– Ja, jag tror fortfarande på bolaget. Man har ju historiskt hela tiden ställts inför stora utmaningar som man har lyckats ta sig igenom och lyckan lite grann är de enormt duktiga medarbetare som finns på det bolaget.

Men om Elon Musks tanke med Tesla var att driva på de etablerade biltillverkarna att ställa till tillverkning av elbilar, är det då nödvändigt att vara en så stor biltillverkare som han med Model 3 vill bli? Det hade kanske räckt att bygga få bilar för att visa vägen?

– Det är ju en jättebra fråga. Man kan säga att när jag själv satt och planerade för Model 3 så var det ganska så uppenbart att om vi ska ner i volymsegmenten med elbilar så dels måste kostnaden för batterier gå ner dramatiskt och dels så behövs det byggas en enorm kapacitet och inte bara för cellproduktion utan i hela försörjningskedjan typ från råmaterial, materialpreparering, cell och även till system. Här tog man ett krafttag när man initierade den här Gigafabriken och jag tror att den har varit väldigt, väldigt viktig för att driva resten av industrin och verkligen driva hårt den här omställningen som sker. Kommer Tesla att ha 30 procents marknadsandel eller fem procent om tio år?, det vågar jag inte uttala mig om.

Dessa är störst i världen på batterier till elbilar

Contemporary Amperex Technology, CATL

Kinesisk tillverkare som ska bygga en batterifabrik i Tyskland. Säljer batterier till PSA-gruppen, Hyundai, Honda, Volkswagen och BMW. I Kina samarbetar CATL med bland andra Geely och BAIC. Anses vara världens just nu största tillverkare av batterier till elbilar.

Panasonic

Byggde Gigafactory tillsammans med Tesla och då Tesla krävde exklusiv tillgång till cellerna påstås Panasonic ha tappat marknadsandelar. Arbetar nu tillsammans med Toyota för att bygga en stor anläggning i Kina. Även Ford och Honda köper av Panasonic men efterfrågan från Tesla slukar det mesta. Sett till producerade GWh är Panasonic tvåa i världen.

Tesla

Har samarbetat med Panasonic om att bygga den stora Gigafactory-anläggningen i Nevada. Tesla vill också bygga batterifabriker i Kina och Europa. I USA finns även Gigafactory 2 i Buffalo. Till anläggningen i Shanghai kan Tesla skaffa sig en ny partner och inte använda Panasonic.

BYD

Biltillverkaren Build Your Dream startade batterifabrik i Kina redan 2002. Inom tio år hade BYD mer än hälften av tillverkningen av alla mobiltelefonbatterier. Planerade förra året att bygga en batterifabrik i Kanada men planerna är lagda åt sidan. BYD tillverkar nu en rad egna elektrifierade bilar och rankas som världens tredje största tillverkare av batterier till elbilar.

Samsung SDI

Den koreanska elektronikjätten säljer elbilsbatterier till BMW, Fiat och Volkswagen. Tecknade i slutet av 2018 ett avtal med underleverantören BMZ Group i Europa värt cirka nio miljarder kronor. Samsung SDI har fabriker i USA, Ungern, Österrike, Kina, Sydkorea, Taiwan och Malaysia.

LG Chem

Började bygga lithium-ion-batterier redan 1999 hemma i Sydkorea. Säljer batterier till Ford Focus, Renault Zoe och Chevrolet Volt. Har ett tiotal fabriker i Sydkorea men också fabriker i USA. Vill bygga en fabrik i Kina. Säljer i dag till Hyundai, Chrysler, Volvo, Kia, Audi, Jaguar, General Motors, Daimler, Volkswagen, Ford, Renault.

SK Innovation

Storsatsar på flera batterifabriker efter att ha fått en stororder från Volkswagen. Koreanska SK bygger ytterligare en fabrik i Ungern samt en ny fabrik i Georgia, USA. SK säljer också battericeller till Daimler, Hyundai, Kia och BAIC.

Toshiba

Toshiba har sålt sitt SCiB-batteri till bland annat Mitsubishi och har tecknat avtal med bland andra Suzuki. Det japanska företaget påstod förra året att de utvecklat en ny typ av anod till lithiumbatteriet som ska ge längre räckvidd och snabbare laddning. Vill samarbeta med Johnson Controls i USA.

A123 Systems

Kinesiskt företag som har ett antal batterifabriker i Michigan, USA. Det var batterier från A123 Systems som tvingade Fisker att återkalla bilar 2012. Har sålt batterier till BMW, Daimler, Chevrolet och Roewe samt till verktyg från DeWalt och Black&Decker.

eCobolt Solutions

Kanadensiskt företag som främst arbetar med brytning av metaller samt återvinning av elbilsbatterier.

Johnson Controls

En av världens största tillverkare av vanliga bilbatterier. Tillverkade också celler för batterier till hybrider och elbilar. Divisionen Power Solutions ska säljas till Brookfield Business Partners, ett företag som påstås kontrolleras av kungahuset i Saudiarabien. Johnson Controls har tillverkat batterier till Ford och General Motors.

3. Nissan: Batterierna håller mycket längre än elbilarna

Av Mattias Rabe, publicerad 28 maj 2019 16:40

En ständig fråga som många konsumenter ställer sig är hur lång livslängd elbilars batterier verkligen har. Nissan säger sig ha ett svar på den frågan.



Elmotorn och batteriet till Leaf.

Det är inte ovanligt att ett av argumenten mot elbilar är batteriernas livslängd. Efter några år är man tvungen att köpa ett nytt batteri. Det är både kostsamt och dåligt för miljön, brukar det heta.

Så är det inte alls, enligt Nissan som har räknat på batteriernas livslängd efter många år med elbilen Leaf i hundratusentals exemplar.

Under Automotive News konferens i Göteborg förra veckan sa Francisco Carranza, chef för Nissan Energy, att data som Nissan plockat fram visar att Leafs batterier överlever själva elbilen med tio till tolv år.

Enligt Carranza har Leaf en genomsnittlig livslängd på omkring tio år medan batteriet ligger på cirka 22 år.

LÄS ÄVEN: Här är de 9 bästa elbilarna – hitta din favorit

Gamla Nissan-batterier driver fotbollsarena

Slutsatsen baserar man på bland annat övervakning av laddmönster och belastning/slitage hos batterierna i över 400 000 sålda Leaf i Europa sedan introduktionen 2011.

Francisco Carranza lyfte även fram vikten av att återvinna och återanvända uttjänta batterier. Nissan har påbörjat flertalet projekt inom detta område, bland annat driver en kombination av 148 gamla och nya Leaf-batterier Johan Cruijff Arena i Amsterdam, fotbollslaget Ajax stadion.

En annan intressant grej som Carranza drog upp på konferensen är att Nissan tittar på olika sätt att öka intäkterna från elbilar.

– Eftermarknadsintäkterna kommer att drabbas kraftigt vid elektrifieringen, säger han.

4. Provkörning av BMW Z4 sDrive30i

Jan-Erik Berggren

26 maj 2019

När BMW och Toyota bygger en sportbil tillsammans skapas förväntningar och frågetecken. Och inte har de blivit mindre eller färre av att Toyotas kravlista på projektet har tvingat BMW att bygga en riktig sportbil.



Den första vårsolen värmer alltid på ett väldigt speciellt sätt. Solstrålarna dansar en yster dans över de mjuka linjerna, den långa härliga motorhuven och svarta nedfällbara taket – en soft-top till skillnad från den tidigare plåtcabrioleten – på BMW:s nya sportbil Z4.

Jag ska vara ärlig och säga att jag i grunden har svårt för bilar utan tak. Jag tycker att kompromissen blir för stor och både komfort och köregenskaper blir lidande. För det mesta är bilarna snyggast med taket nere men då minst roliga att köra. BMW har med sin tredje generation av Z4 ändrat på det, en aning i alla fall. Nya BMW Z4 är vacker att vila ögonen på både med och utan tak. Designen är inte lika utmanande och kraftfull som på den konceptbil BMW visade på Pebble Beach Concours d'Elegance 2017.

Grillen har på det nya BMW-viset gjorts tydlig, men jämfört med andra nya BMW-bilar är den liten och lite mindre aggressiv. Nya Z4 ser helt enkelt snäll ut. Inredningen följer den BMW-design som presenterats i nya modeller som X5och 3-serien. Två bildskärmar som näst intill sitter ihop och en mindre styrplatta nere vid växelspaken. BMW kallar instrumenteringen Live Cockpit Professional. Head-up-display är nytt för en roadster men den fungerar riktigt bra även när taket är nedfällt och solen bråkar med bildskärmarna.



Det är syskonkärlek då BMW plockar instrumentering och bildskärmar från nya 3-serien.

Sittpositionen är låg, som sig bör i en sportbil. BMW:s lite tjocka ratt förmedlar hjulens rörelser och sportstolarna ger bra kontakt med bakaxeln. Att sitta lågt kan betyda att det inte finns så bra plats för armbågarna vid inspirerad körning men den detaljen har självklart BMW tänkt på. När jag fäller ner taket och får upp sidorutorna plockas mycket av vinden bort tack vare ett borttagbart nackskydd mellan stolarna. När det blir lite kyligt lyckas jag få på taket trots att jag försiktigt rullar i cirka 40 km/h.

När jag ökar farten igen märks det att vindbruset inte går att isolera bort med en soft-top. Även vägljudet sipprar in i kupén när jag höjer farten. Vill du prata med passageraren behöver du höja rösten när du kliver över 70 km/h.

BMW har stått för drivlinorna i sportbilsprojektet och Toyota har pressat på för att de kraftfulla motorerna ska matchas av ett sportigt chassi. Jag provkör mellanmodellen sDrive 30i som har en fyrcylindrig turboförsedd bensinare på två liter med 258 hästkrafter. Det är den motor som BMW tror kommer sälja mest.

Som alternativ finns sDrive20i där effekten från den raka fyran skruvats ner till 197 hästkrafter. Toppmodellen heter M40i. Där har BMW en sexcylindrig motor på tre liter och 340 hästkrafter. Det är en likadan motor som i M140i och M240i Coupé. Alla tre motorerna i Z4 har BMW:s hyllade TwinPower-teknik där det ska räcka med en turbo för att få samma prestanda som från en konventionell dubbelturbo.

I samtliga tre Z4-varianter hanterar en åttastegad låda från underleverantören ZF kraften. Växellådan växlar effektivt och direkt även i EcoPro-läget i körprogrammen. I sportläget blir det såklart ännu kvickare. BMW har hittat en bra balans mellan sportiga växlingar och komfort men en irriterande detalj är start-stopp-funktionen. När motorn ska stannas vid till exempel ett trafikljus beter sig bilen som att jag kör motorstopp med en manuell låda. Det är väldigt irriterande och gör att jag snabbt letar fram knappen där funktionen stängs av.



Bara automatlåda i BMW Z4. Slå av stopp-start-funktionen, den funkar väldigt dåligt.

Det har snackats om att BMW ska släppa en instegsmodell av nya Z4 med manuell växellåda, men det senaste beskedet från BMW säger att det bara blir automatlådor. Att BMW nyligen avslöjade ett sparprogram där det framför allt ska byggas färre alternativ talar för att det beskedet stämmer.

En del av upplevelsen i en sportbil är ljudet från motorn. I takt med att vi ser allt fler elbilar i redaktionsgaraget lyssnar jag lite nostalgiskt på förbränningsmotorns frustande och jag blir glad när jag märker att BMW ansträngt sig. Den fyrcylindriga motorn låter större än vad den är – speciellt i sportläget. Men även i EcoPro ryter det till när jag trycker på gaspedalen. Mysigt.

Vridstyvheten blir lidande när taket försvinner som bärande del. Så säger myten i alla fall. BMW har försökt att lösa problemet med ny design på framaxeln där aluminium använts för att minska den rörliga vikten med 30 procent. Bak sitter en multilänkaxel med fem länkarmar per sida, enligt BMW är det första gången den tekniken används i en roadster från dem. Det är samma komponenter i Z4 som i nya 3-serien.

På svenska vårvägar går det inte att pressa bilen så hårt att det märks om det här gjort något för att förbättra de allra sportigaste egenskaperna. Det testet kommer BMW Z4 att få genomlida lite senare. Men så långt det är möjligt går det inte att provocera fram något gung, och inte heller över- eller understyrning. I stället är det en så enkel sak som att bilen är spårkänslig som irriterar allra mest.

Sportdäcken från Michelin kan vara en anledning, eftersom de är punkteringsfria. Bilen har 19-tumshjul i stället för 17 tum som är standard men oavsett det är det obehagligt när bilen ger sig iväg åt ena eller andra hållet. Det blir också onödigt tungt för armarna att behöva småkorrigera i ratten hela tiden. Då spelar det mindre roll att BMW investerat i en variabel sportstyrning. Den märks bara när jag verkligen kör på och pressar bilen i kurvorna.



Taket uppe eller nere – det ryms ändå 281 liter i bagageutrymmet.
Det är mycket mer än i gamla Z4.

Vår Z4 är utrustad med M Sportpaket – totalt kostar paketet drygt 80 000 kronor upp på grundpriset i faktarutan – vilket betyder adaptiva dämpare, inställningarna ändras beroende på körprogram, och en differential som kan justera kraften till respektive bakhjul. Diffen hjälper till att styra in bilen och tillåter att jag kan gasa på rejält ut ur kurvorna.

De olika körprogrammen Comfort, Sport och EcoPro, kan kompletteras med individuella val för EcoPro och Sport. Jag kan alltså tillåta mig klimatanläggning och stolsvärme i EcoPro och bestämma vilken styrning som passar bäst i Sport-läget. Bakom Sport döljer sig också ett Sport+-läge som tillåter en hel del hjulspinn.

BMW:s gamla Z-program kändes lite ur tiden och faktiskt aningen mesigt. Därför är det bra att BMW renodlat egenskaperna i Z4, bestämt sig för att satsa på chassikomponenter och lagom häftiga drivlinor. Designen är fortfarande i snällaste laget för att utmana måltavlan Porsche 718 Boxster på allvar och det finns en uppenbar risk att BMW-älskare ser snett på Z4 på grund av släktskapet med Toyota Supra. Att det är BMW som stått för drivlina och chassi borgar ändå för att BMW kommer att få mest cred för projektet. Nästa samarbete mellan BMW och Toyota handlar om elbilar och vätgasbilar.

Det här är nytt!

Storleken Nya Z4 är 85 mm längre, 74 mm bredare och 13 mm högre än föregångaren. Men hjulbasen är 26 mm kortare.

Säkerhet Bilen är fullproppad med säkerhets- och assistanssystem men filkörningshjälpen stängde vi av direkt i menyn.

Rymligare Bagageutrymmet tar 281 liter oavsett om du har taket på eller inte. Men Z4 är fortfarande bara tvåsitsig.



Tygtak ersätter plåttaket på förra generationen Z4. Det blir billigare så.

BMW Z4 sDrive30i

Pris Från 505 900 kronor, säljs nu.

Motor Bensin. Längsmonterad 4-cyl radmotor 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Turbo. Direktinsprutning, Kompression 10,2:1. Borrning/slag 94,6/82,0 mm, cylindervolym 1 998 cm3. Max effekt 258 hk vid 5 000 r/min, max vridmoment 400 Nm vid 1 550 r/min.

Kraftöverföring Motor fram, bakhjulsdrift. Åttastegad automatlåda.

Fjädring/hjulställ Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel med 5 tvärställda länkarmar per sida.

Styrning Elmotordriven servo. Variabel sportstyrning är tillval. Vändcirkel 11,0 meter.

Bromsar Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul Lättmetallfälg. Fälgbredd fram 7,5 tum, bak 8,5 tum, däck fram 225/50 R17, bak 255/45 R17

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 247, längd 432, bredd 186, höjd 130 cm, spårvidd f/b 1 609/1 616 mm. Markfrigång 11,7 cm. Tjänstevikt ca 1 581 kg, maxlast 325 kg, max släpvagnsvikt iu. Taklast iu. Bagagevolym (VDA-liter) 281 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 5,4 s, toppfart 250 km/h.

Bränsleförbrukning (NEDC): Stad 0.74 l/mil, landsväg 0,53 l/mil, blandad körning 0,61 l/mil. CO2 139 g/km.

Garantier Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 5 år.

Skatt 3 968 kronor per år de första tre åren, sedan 976 kronor per år.

Rivaler



Porsche 718 Boxster
Ribban, kungen och måltavlan för alla som vill bygga en liten, snygg, kaxig och körglad sportbil med sufflett. Instegsmodellen har också hela 300 hästkrafter.
Pris: från 570 000 kronor.



Toyota GR Supra
Det är självklart att BMW Z4 kommer att jämföras med systermodellen från Toyota. Speciellt då Toyota valt ett riktigt tak och därmed kan få ännu bättre köregenskaper.
Pris: 678 900 kronor (sexcylindriga motorn).



GALLERI
BMW Z4 2019
46 bilder

5. Nya BMW 1-serien blir framhjulsdriven, rymligare och de raka sexorna är borta

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-05-28, 13:50

Tredje generationen BMW 1-serie tar ett stort kliv och blir mer "ungdomlig". Men med tvärställda motorer finns det inte längre plats för raka sexor.



BMW:s marknadsundersökning gav tydliga svar – bilköparna vill ha en rymligare och mera praktisk 1-serie. Vilket de också får, då tredje generationen bygger på framhjulsdrivna plattformen UKL2, samma FAAR-byggläda som Mini Clubman/Countryman, BMW 2-serien samt X1 och X2.

FAAR-arkitekturen är förberedd för hybriddrift liksom eldrift, men några sådana alternativ hittar vi inte vid den här lanseringen. Tre dieselmodeller och två bensinare erbjuds: BMW 116d, 118d, 120d xDrive, 118i (trecylindrig) samt toppmodellen M135i xDrive.

De två fyrhjulsdrivna modellerna 120d xDrive och M135i xDrive har kardan och för toppmodellen innebär det att kraften fördelas via en Torsen-differential. Upp till 50 procent kan fördelas till bakhjulen. Båda modellerna har åttastegad automatlåda som standard.

Kvickast är förstås M135i xDrive som gör 0–100 km/h på 4,9 sekunder, tack vare sin turbofyra på 2,0 liter och 306 hk samt 450 Nm. För övrigt samma drivlina som i BMW X2 M35i.

Måttmässigt ligger nya 1-serien ganska nära sin föregångare. Bilen är fem millimeter kortare med en längd på 4.319 millimeter men har vuxit med 34 millimeter i bredd till 1.799. Höjden på 1.434 millimeter är en ökning med 13 millimeter. Axelavståndet är 20 millimeter kortare, mäter numera 2.670 millimeter.

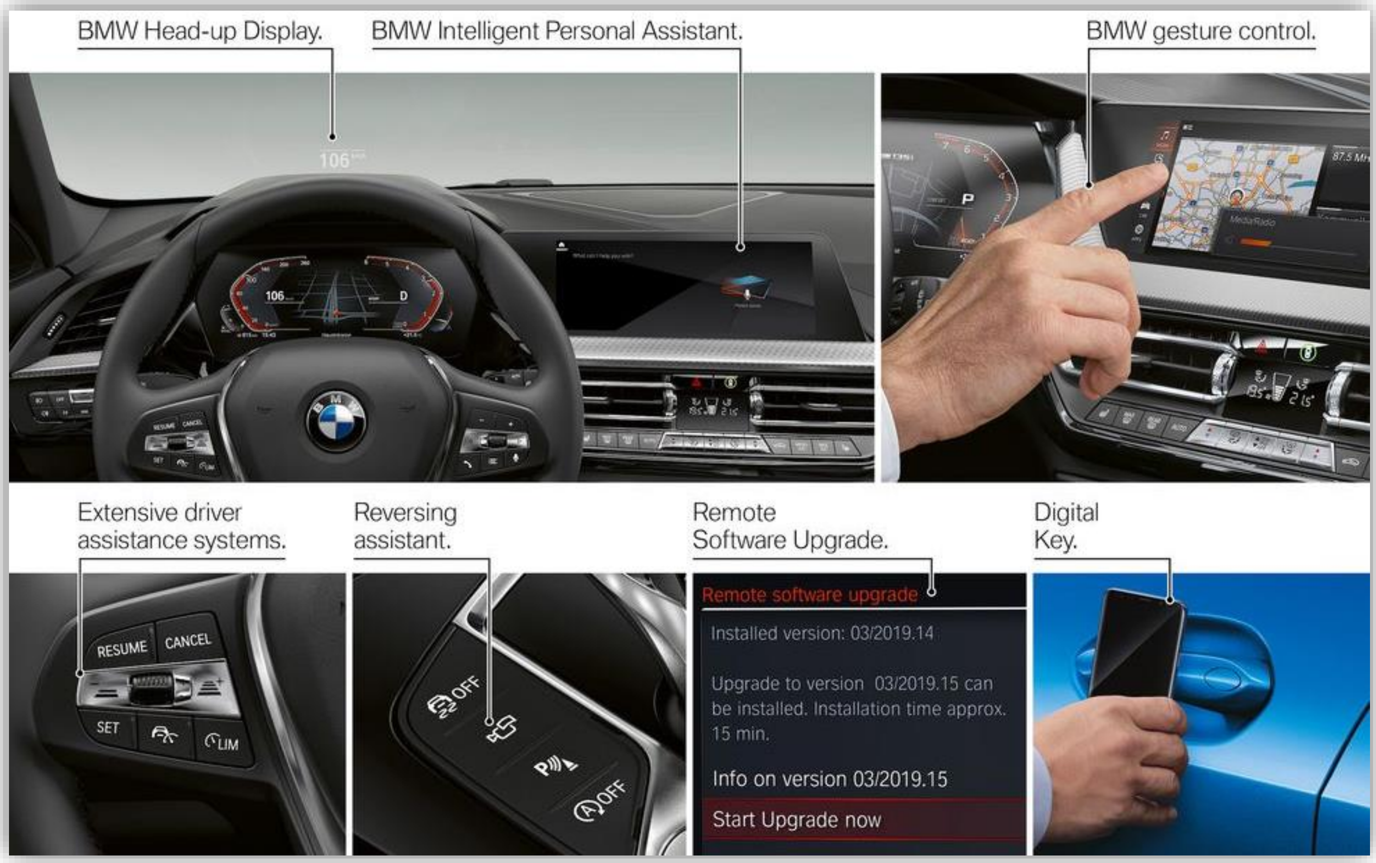
BMW hävdar att det numera finns 33 millimeter extra utrymme för knäskålarna i baksätet. Även takhöjden är generösare, plus 19 millimeter. Bagagerumsvolymen har vuxit med 30 liter till 380 liter. Fälgstorleken varierar mellan 16–19 tum.

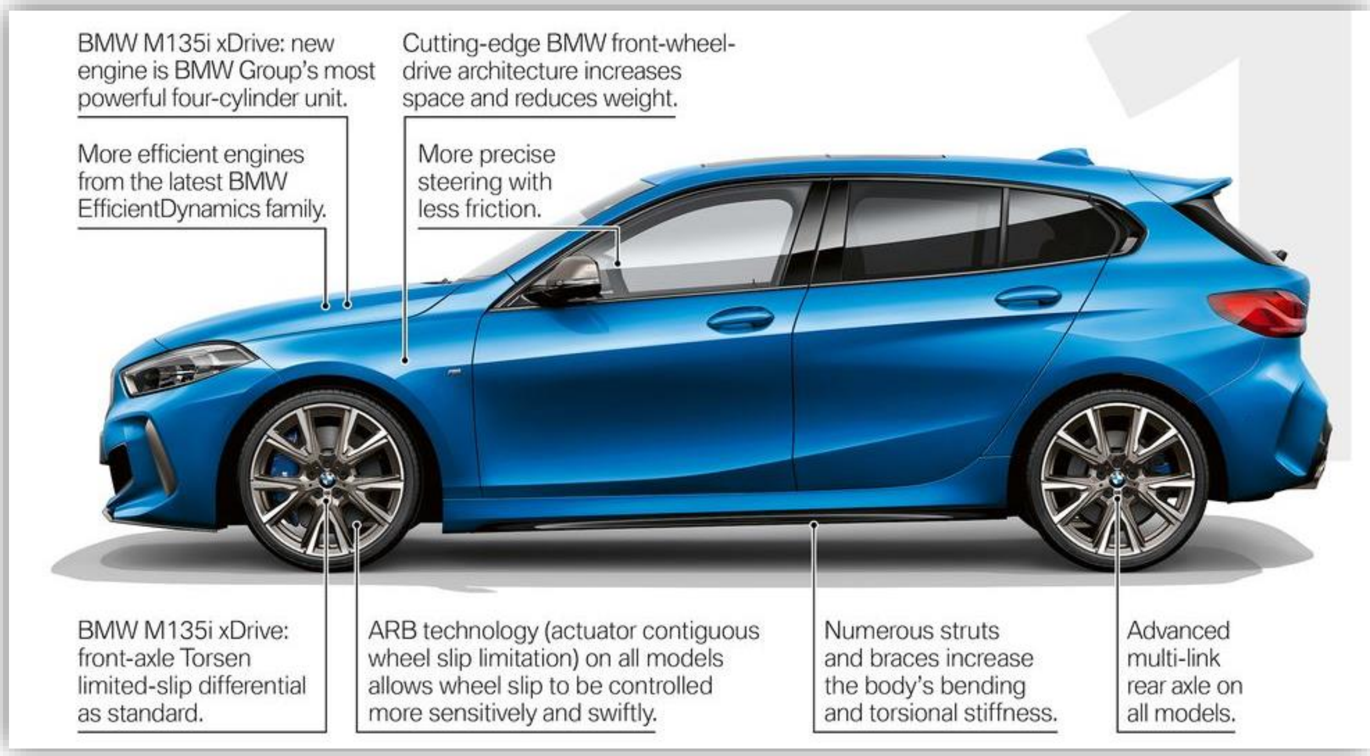
BMW 1-serien har producerats i 1,3 miljoner exemplar i de två första generationerna. Den tredje generationen visas publikt på Frankfurtsalongen i september och direkt därefter startar leveranserna. Våra tyska kollegor har redan provkört nya BMW 1-serien och deras intryck kan du läsa (premium) genom att klicka på länken.



Så här ser det ut i nya BMW 1-serien,
motorn på tvären och därmed ingen plats för några raka sexor längre.




BMW Head-up Display.
BMW Intelligent Personal Assistant.
BMW gesture control.
Extensive driver assistance systems.
Reversing assistant.
Remote Software Upgrade.
Digital Key.
RESUME
CANCEL
SET
LIM
OFF
Remote software upgrade
Installed version: 03/2019.14
Upgrade to version 03/2019.15 can be installed. Installation time approx. 15 min.
Info on version 03/2019.15
Start Upgrade now


BMW M135i xDrive: new engine is BMW Group's most powerful four-cylinder unit.
Cutting-edge BMW front-wheel-drive architecture increases space and reduces weight.
More efficient engines from the latest BMW EfficientDynamics family.
More precise steering with less friction.
BMW M135i xDrive: front-axle Torsen limited-slip differential as standard.
ARB technology (actuator contiguous wheel slip limitation) on all models allows wheel slip to be controlled more sensitively and swiftly.
Numerous struts and braces increase the body's bending and torsional stiffness.
Advanced multi-link rear axle on all models.


THE NEW BMW 1 SERIES – HIGHLIGHTS EXTERIOR.
Larger BMW kidney grille with single frame for both sections; BMW M135i xDrive: mesh-design grille with three-dimensional elements.
Slanting design for headlights. Pictured here are optional Adaptive LED headlights.
Modern and athletic design with a small number of precise lines and sculpted surfaces.
Silhouette with short overhangs, rising window graphic and dynamic wedge shape.
New light-alloy wheels up to 19-inch.
Slim, two-section rear lights emphasise car's width.
Twin-tailpipe exhaust with ø 90mm (four-cylinder models); BMW M135i xDrive ø 100mm, angle-cut.
Integrated Hofmeister kink.



Pär Brandt

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Provkörning av Subaru Forester e-Boxer

Mikael Stjerna

25 maj 2019

Hybridtekniken gör debut i nya Forester. Snart får vi se den i hela Subaru-familjen.



Som vanligt har Subarus designers lyckats med konststycket att rita en helt ny bilmodell – allt utom hjulskruvarna sägs vara nytt – utan att det märks utanpå. Forester 2019 är alltså helt ny generation, den femte i ordningen sedan starten 1997. Det är under skalet det har hänt saker.

Redan häromåret slutade Subaru att tillverka dieselmotorer, och nu tar man nästa steg i motorutvecklingen. Märkets första elhybrid lanseras i nya Forester och nästa år kommer samma drivlina i lillebror Subaru XV. Man utgår från den beprövade boxermotorn på tvåliter och 150 hästkrafter. Till den har man kopplad en liten elmotor på 17 hästkrafter. Därefter handlar det om samma Subaru-drivlina vi är vana vid. En steglös CVT-automatlåda och konstant fyrhjulsdrift.

Jag trycker på startknappen och bensinmotorn går igång. Nollställer trippmätaren för att få koll på bensinförbrukningen. Den preliminära förbrukningen i WLTP-cykeln ligger på 0,68 liter per mil. Frågan är om WLTP-värdet är en glädjekalkyl eller något man kan uppnå i verkligheten. I med ”D” och i väg bär det, söderut från Köpenhamns flygplats. Målet är Vordingborg på södra Själland.

LÄS MER: Nya Subaru Outback officiell



Skärmarna kan på japanskt vis bistå med all möjlig tänkbar information.

Motorljudet är det vanliga boxerljudet och det gör mig lite besviken. Jag gillar hybridbilar där elmotorn verkligen märks och bensinmotorn håller käft. Att man kan köra med bensinmotorn avstängt, knäpptyst, om än bara en kortare sträcka när man drar i väg från ett rödljus. Det gör man med Toyota RAV4 och med Toyota Prius. Men i Subaru är elmotorn på 17 hästkrafter för klen för att den ska tillåtas jobba ensam. Bara när jag kör mycket sakta, till exempel på en parkering, jobbar elmotorn själv, i övrigt används den bara för att stötta bensinmotorn.

Men lite tystare har drivlinan blivit. Bensinmotorn slipper en del av jobbet när elmotorn kan hjälpa till. Dessutom är kupén välisolerad. Subaru Forester har tack och lov riktiga ramar kring rutorna och det har hjälpt till att ta bort vindbrus. Subaru höll ju länge fast vid ramlösa dörrar.

När jag gasar hårt brusar bensinmotorn upp. Varvtalet parkerar sig snabbt på 5 000-6 000 varv, och sedan tar det en stund innan hastigheten har hunnit ifatt. Subarus kallar sin automatlåda ”Lineartronic” och den är av CVT-typ (Continously Variable Transmission). I stället för drivremmar har den en kraftig kedja som går mellan två hjul med variabel diameter. Störs man av bristen på samband mellan varvtalsförändringar och hastighet kan man växla manuellt med paddlar framför ratten. I praktiken kommer den manuella växlingsmöjligheten framför allt till nytta när man drar släpvagn. Apropå släp – max släpvikt är 1 870 kg och det tror jag är något av ett rekord i hybridsammanhang.

Midjelinjen är relativt låg och Forester har precis som tidigare en ovanligt bra runtom-sikt, något man inte är bortskämd med i dag. En helt ny finess som hjälper till vid parkering är att autobroms även fungerar i backväxeln. Detekterar backkameran ett föremål som står i vägen så varnar systemet först och sedan slår autobromsen till innan jag kör in i hindret.

Trots att Forester är helt ny känns förarmiljön igen. Hela instrumenteringen präglas av en gammaldags virrighet, med en uppsjö av knappar och siffror. Allt som kan mätas eller allra helst avbildas med en graf informeras föraren om. I mittinstrumentet kan jag till exempel se hur många grader bilen lutar. Något man kanske undrar över ibland, men oftast inte. Att provkörningsbilen egentligen är avsedd för den kinesiska marknaden och har en bildskärm på kinesiska gör det inte mer överskådligt.



Subaru håller hårt på traditionerna – självklart boxermotor – och låter därefter. Hybridkänslan uteblir.

Jag tillåts dock inte ägna mig särskilt lång stund åt denna Subaru-utbildning. Nytt är nämligen en ansiktsigenkänningskamera som sitter i överkanten av instrumentpanelen. Den filmar mitt ansikte och märker den att jag tittar bort för länge blir jag åthutad på skarpen. Först en varningsklocka, sedan kommer en varningstext i huvudinstrumentet framför ratten. ”Keep your eyes on the road” står det. Ansiktsigenkänningssystemet används också för att göra det bekvämt för föraren. Bilen ställer automatiskt in stolen åt mig så snart kameran känner igen mitt ansikte.

LÄS MER: **Subarus boxermotor fyller 50 år**

Eftersom vi inte har några siffror på hur mycket bensin nya Forester drar utan hybridhjälp är det svårt att säga hur mycket den nya tekniken sparar. Enligt Subaru ska hybridiseringen spara cirka fem procent. Färddatorn landar under förmiddagens landsvägskörning på 0,63 liter per mil. När jag efter lunch kör en smula snabbare på motorväg visar snittet på 0,71 liter per mil. Det är bra värden som för några år sedan bara hade kunnat uppnås med dieselmotor.

Batteriet är inte stort och ryms ovanför bakaxeln, under bagagegolvet. Ingreppet är knappt märkbart, lastvolymen är 509 liter jämfört med 520 liter för vanliga Forester. Nya generation Forester har för övrigt fått några centimeter extra lastutrymme både i bredd och i djup.

Priset för Forester e-Boxer är 374 900 kronor och det innebär ett prispåslag på drygt 30 000 kronor jämfört med den konventionella Forester-modellen. Ur ett strikt ekonomiskt perspektiv blir merpriset svårt att tjäna in, men generalagenten tror att bilköparnas miljöintresse kommer att göra e-Boxer till volymmodellen i Forester-familjen.



Batteriet stjäl inte mycket plats, 11 liter får du avvara.
Lyfter du på golvet syns batteripaketet.

3 frågor

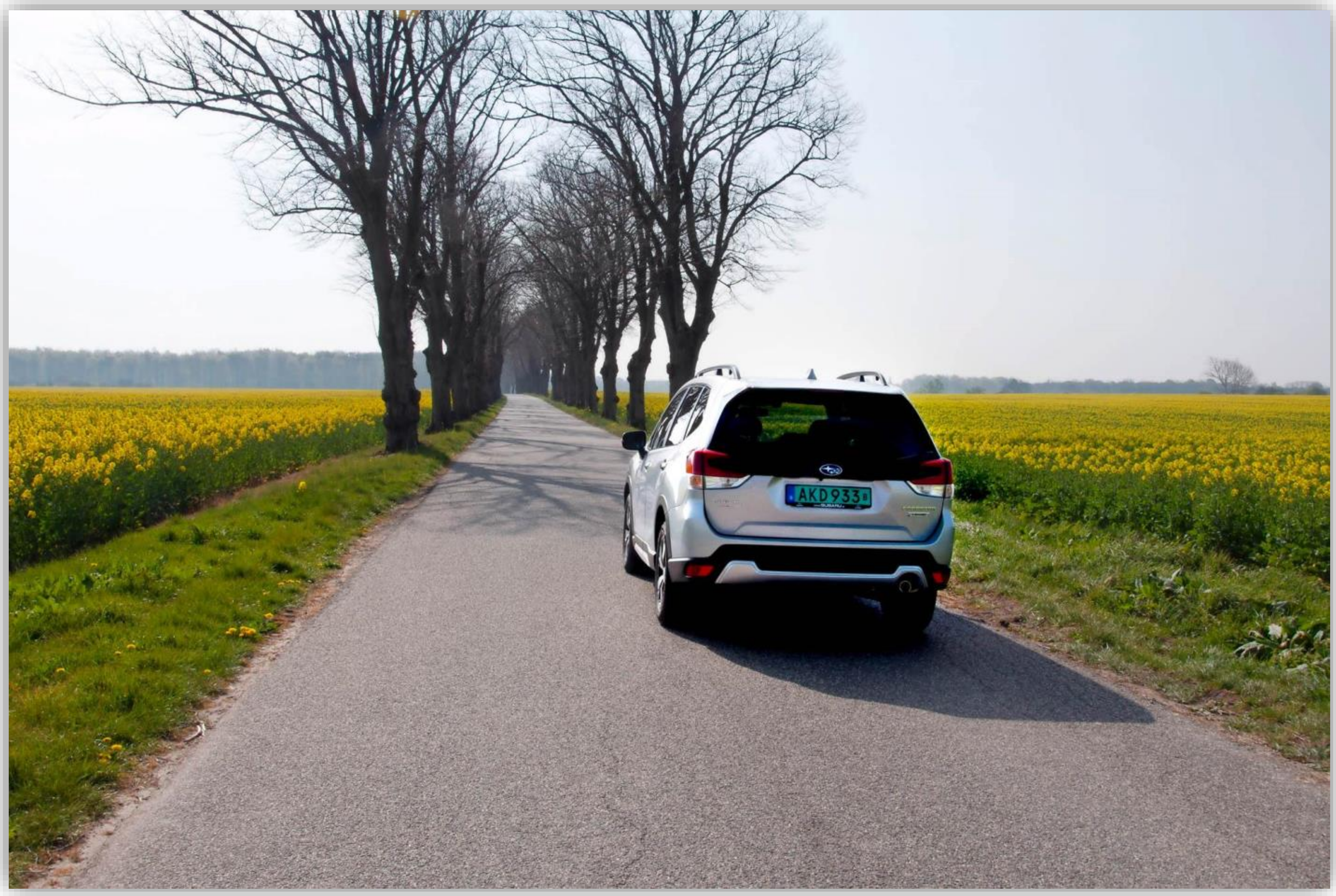


Emily Sörensson – Projektledare Forester e-Boxer.

Det syns ju knappt att Forester är ny. Varför ska kunderna byta ut sin gamla Forester?
– Det viktigaste nyheterna är att den är tystare, och har en uppdaterad design. Den är modernare och jag tror att den kommer att locka betydligt fler barnfamiljer. Bagageutrymmet är större.

Kommer e-Boxer bli den mest sålda versionen?
– Ja, det tror jag. Vi kommer att jobba hårt med förhandsförsäljningen och jag vet att det är många Forester-ägare som väntar på den nya generationen. Den har ju setts på internet länge.

Tror du att man köper e-Boxer för att den kan räknas hem ekonomiskt eller för miljöns skull?
– Mest för miljön. Nu har vi ett miljöalternativ, men vi är ju inte först ut med det på marknaden. Det jag tror är jätteviktigt för våra kunder är att vi har lyckats behålla de traditionella Subaru-egenskaperna.



Utrustningsnivåerna Base, Active, Ridge och Summit har inspirerat av bergbestigningar.

Det här är nytt!

Rymligare
Något längre hjulbas ger mer utrymme.
High-tech
Back-autobroms och ansiktsigenkänning gör debut.
Elhybrid
En elmotor assisterar bensinboxer-motorn.

Subaru Forester e-Boxer

Pris 374 900 kronor, första kundleverans nov/dec 2019.

Motor Bensin-el. Längsmonterad 4-cyl boxermotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Kompression 12,5:1. Borrning/slag 84,0/90,0 mm, cylindervolym 1 995 cm3. Max effekt 150 hk (110 kW) mellan 5 600-6 000 r/min, max vridmoment 198 Nm vid 4 000 r/min. Elmotor 17 hk (12 kW), total effekt 167 hk, batterityp litium-jon, 0,57 kWh.

Kraftöverföring Motor fram, fyrhjulsdrift. Steglös automatlåda (CVT-låda).

Fjädring/hjulställ Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning Elmotordriven servo. Vändcirkel i. u.

Bromsar Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul Lättmetallfälg. Fälgbredd i. u, däck 225/60 R17.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 267, längd 462, bredd 182, höjd 173, spårvidd f/b 156/157. Markfrigång 22. Tjänstevikt i. u, maxlast i. u, max släpvagnsvikt 1 870. Tank 48 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 509 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h i. u, toppfart i. u.

Bränsleförbrukning (WLTP): Prel blandad körning 0,68 l/mil. CO2 i. u.

Garantier Nybil 3 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år. Skatt: Ingen uppgift.

Rivaler



Toyota RAV4 AWD-i Life
Toyota RAV4 är billigare men inte lika välutrustad. Toyotas drivlina känns mer elektrifierad och startar oftare med ljudlös eldrift. Tveksamt antisladdsystem.
Pris: 319 900 kronor.



Honda CR-V Hybrid 2,0 AWD
Honda CR-V är framför allt rymlig, både i kupé och i lastutrymme. Tyvärr också dyr, i alla fall i jämförelse med Toyota RAV4.
Pris: 371 900 kronor.

GALLERI
Subaru Forester e-Boxer 2020
16 bilder

ALLT OM BILAR

7. Audi skrotar TT och R8 för att bygga fler elbilar

Av Jan-Erik Berggren Publicerad 28 maj 2019 14:29

Audi vill bygga och sälja fler elbilar, vilket går ut över de populära sportbilarna TT och R8.



Audi avslöjar nu att det inte blir någon ny TT och att nästa R8 kan bli helt eldriven.

Omställningen i bilvärlden går snabbt. Efter att Audi så sent som förra året visat sin allra första elbil – E-tron – fortsätter lanseringen av elbilsprogrammet under 2019. I förra veckan fanns Audi Q4 e-tron på exklusivt besök i Stockholm inför sin lansering senare i år.

Men satsningen på fler elbilar har sitt pris. Strategin att presentera minst 20 elbilar till 2025 betyder att några modeller måste bort från Audi-programmet. När Audis vd Bram Schot presenterade framtidens modellprogram i Audis högkvarter i Neckarslum avslöjade han att det inte blir någon ny generation av sportbilen TT.

A8 och R8 hotade

Audi TT visades för första gången 1998 men när dagens modell sålt klart blir det ingen fortsättning. I stället ska Audi presentera en elbil i motsvarande storlek.

Samma öde kan komma att drabba stora flaggskeppet A8 och supersportbilen R8. Förutom elbilar storsatsar Audi på digitalisering och självkörande bilar – allt för att behålla sin position på premium- och lyxmarknaden.

Audi bygger också om sina fabriker och målsättningen är att fabrikerna i Tyskland, Ungern och Mexiko ska operera helt utan CO_2-avtryck redan 2025. Enligt Audis finanschef Alexander Seitz motiveras mångmiljardinvesteringen på elbilar och renare fabriker av att det i framtiden kommer att bli dyrt att släppa ut koldioxid.

ALLT OM BILAR

8. 10 roligaste familjebilarna

Av Robin Törnros

Publicerad 28 maj 2019 12:14

Din familjebil behöver inte vara en vanlig slätstruken Volvo V70 eller Volkswagen Passat. De behöver heller inte kosta skjortan eller komma med en massa kompromisser. Här listar vi roliga, snabba och billiga familjebilar för dig som vill ha det lilla extra.



1. Audi S6

Såldes ny:	1999-2003
Ursprungligt pris (1999):	595 000 kronor.
Pris Blocket. se:	Från 45 000 kronor.
Pris Mobile. de:	Från 40 000 kronor.

Kommentar: Inte herre på täppan men ändå nog så kraftfull och vanligtvis billigare än syskonet RS6. V8 på 4,2 liter med 340 hästar sätter bra fart på S6 men den automatiska växellådan hindrar framfarten något. Tur då att den även finns med sexväxlad manuell låda. Jämförd med vanliga A6 som liknades vid en gunghäst på vägen är S6 mycket mer sofistikerad. Detta tack vare ett väl genomarbetat chassi. Fyrhjulsdriften hjälper effektivt till att få ner kraften i backen men även med en försiktig gasfot skjuter förbrukningen allt för snabbt i höjden. Räkna med ett snitt på drygt 1,5 liter per mil.



2. BMW 540i

Såldes ny:	1997-2004
Ursprungligt pris (1997):	499 400 kronor.
Pris Blocket.se:	Från 30 000 kronor.
Pris Mobile.de:	Från 15 000 kronor.

Kommentar: Med en nyutvecklad V8 på 4,4 liter försökte BMW plocka kunder. 286 hästar och 420 newtonmeter. Växellådan är automatisk med fem steg och möjlighet att växla manuell. Ett så kalla Sensotronic-system. Hög komfort och den starka motorn ger en sugande acceleration. 0-100 km/h klaras på 6,8 sekunder och behöver bara två av de fem växlarna. 540i är dock tyngre i nosen är de effektsvagare syskonen med rak sexa. Trots att tyngden märks är BMW 540i fortfarande förarens bil och klarar lätt av ett högre tempo på både kurvig väg som plan motorväg.



3. Jaguar S-Type R

Såldes ny: 2002-2007

Ursprungligt pris (2002): 646 000 kronor.

Pris Blocket.se: Från 80 000 kronor.

Pris Mobile.de: Från 80 000 kronor.

Kommentar: 0-100 km/h på 5,6 sekunder. Det avklaras tack vare den 4,2 liter stora V8 som sitter under huven. En motor som dessutom har kompressor vilket ger effektsiffror om 400 hästkrafter och 553 newtonmeter. Hundra hästar mer än samma motor utan överladdning. Den ger ifrån sig ett ljud likt en tankläkarborr och skjuter på rejält. Växellådan är en sexväxlad automat, samma som i samtida BMW 7-serie, men i manuellt läge är den inget vidare i Jaggan. S-Type R är bra på det mesta men inte lika bra som samtida BMW M5. Britten är bekvämare men inte lika körglad.



4. MG ZT 260

Såldes ny: 2003-2005
Ursprungligt pris (2003): 495 000 kronor
Pris Blocket.se: Finns inga exemplar i skrivande stund.
Pris Mobile.de: Från 140 000 kronor.

Kommentar: Den 4,6 liter stora V8:an är troligen mer bekant från en annan bil – Ford Mustang GT. Med monteringen av den i MG ZT blev bilen tvungen att konverteras från fram- till bakhjulsdrift. Något som till större delen utfördes av Brittiska racingstallet Prodrive. Effekten är 260 hästar och 410 newtonmeter som räcker till en 0-100 km/h-tid på 6,3 respektive 7,0 sekunder. Beroende på om du kör med manuell eller automatlåda. Den manuella påminner dock om något från en traktor. MG ZT 260 är något av en doldis, särskilt i Sverige.



5. Saab 9-5 Hirsch

Såldes ny: 2001-2009
Ursprungligt pris (2003): 489 200 kronor.
Pris Blocket.se: Finns inga exemplar i skrivande stund.
Pris Mobile.de: Från 90 000 kronor.

Kommentar: Saab 9-5 Aero Hirsch kom till av två anledningar. 9-5 började bli till åren, och Saab stod med avund och tittade på när externa specialister tjänade pengar på att modifiera deras produkter. Schweiziska Hirsch kontaktades och två trimpaket utvecklades. Det största, som kostade 161 500 kronor utöver grundpriset på en 9-5 Aero, gav en effektökning på 22 procent. Närmare bestämt totalt 305 hästkrafter och 420 newtonmeter. Enligt Saab tillräckligt för att klara 0-100 km/h på 6,4 sekunder men det visade sig vara svårt i verkligheten på grund av att den manuella växellådan inte gick att skynda på för mycket. Utöver den extra effekten ingick även hårdare fjädring, 18-tumsfälgar och kraftigare bromsar.



6. Saab 9-3 Viggen

Såldes ny: 1999-2002

Ursprungligt pris (1999): 254 900 kronor

Pris Blocket.se: Från 20 000 kronor.

Pris Mobile.de: Från 75 000 kronor.

Kommentar: "Flygfärdig" löd rubriken för provkörningen i Teknikens Värld 10/1999. Givetvis på grund av J37 Viggen-anknytningen. 2,3-litersfyran med turbo levererar 225 hästar och 342 newtonmeter. Kanske inte jätteimponerade effekt i detta sammanhang men 9-3 Viggen gör sig som bäst på kurviga vägar, och då kommer, det för motortypen, höga vridmomentet till sin rätt. Dessutom gör det fina chassit bilen mycket lättkörd och de 20 millimeter större bromsskivorna fram stoppar effektivt framfarten när det behövs.Tredörrarsversionen var 100 000 kronor dyrare när den var ny.



7. Subaru Legacy Spec. B

Såldes ny: 2004-2009

Ursprungligt pris (2004): 374 900 kronor.

Pris Blocket.se: Från 35 000 kronor.

Pris Mobile.de: Från 140 000 kronor.

Kommentar: Denna skapelse med udda namn har samma motor som i vanliga Legacy. En treliters boxersexa med 245 hästkrafter och 297 newtonmeter. Men här är det egentligen inte effekten som är grejen. Till skillnad från grundmodellen har denna sexväxlad manuell låda, hårdare stötdämpare och fetare hjul. Utrustning som får motorn att komma till sin rätt även om det har drabbat komforten. Men vad gör det när det när du i stället får välbalanserade vägegenskaper och rivig motor. Liksom tidigare nämnd MG är även Legacy Spec. B en bil som hamnat i skymundan.



8. VW Passat W8

Såldes ny:	2001-2004
Ursprungligt pris (2001):	388 500 kronor.
Pris Blocket.se:	Från 25 000 kronor.
Pris Mobile.de:	Från 20 000 kronor.

Kommentar: Efter millennieskiftet ville Volkswagen etablera sig som lyxmärke. Ett steg i det var lanseringen av den 4,0 liter stora W8 som tog plats i Passat. 275 hästar, 370 newtonmeter och härligt W8-muller. Den ger en behaglig gång men vid mer aktiv körning saknas efterlängtat bottenvrid. Volkswagen själva erkände till och med att de inte var nöjda med avsaknaden av "bett". Passat W8 gör sig bäst på motorväg som långfärdskompanjon. Detta är den tekniska förlagan till motorer som setts i bland annat Audi A8, Bentley Continental GT och Bugatti Veyron.



9. Volvo S80 V8

Såldes ny: 2006-2010
Ursprungligt pris (2006): 498 900 kronor.
Pris Blocket.se: Från 90 000 kronor.
Pris Mobile.de: Från 130 000 kronor.

Kommentar: Med huvudfokus på USA-marknaden tillkom S80 V8. En Yamaha-tillverkad 4,4-liters maskin monterades på tvären. 315 hästar och 440 newtonmeter skickar stora S80 0-100 km/h på 6,6 sekunder. Dessutom till ett fantastiskt soundtrack. Växellådan har sex steg och är automatisk, den skickar kraften vidare till alla fyra hjul. Ställbar progressiv styrservo, och ett chassi som tål att pressas gör den mer lättfotad än samtida Audi A6 men S80 V8 når inte riktigt fram till motsvarande BMW 5-serie. Stilfull, kraftfull, spänstig och välbalanserad sammanfattar den bra.



10. Lotus Omega 3000

Såldes ny: 1990-1992
Ursprungligt pris (1990): 460 000 kronor
Pris Blocket.se: Finns inga exemplar i skrivande stund.
Pris Mobile.de: Från 500 000 kronor.

Kommentar: Det här är den enda bilen i listan som inte är speciellt billig. I slutet av 1980-talet satte GM Opel Omega i händerna på koncernsyskonet Lotus i ett försök att tvätta bort tråkstämpeln. Grundämnet var den halvfärdiga Omega GSi 3000 med treliterssexa. Lotus borrade bland annat upp motorn till 3,6 liter och monterade dubbla turboaggregat. Resultatet blev 377 hästkrafter, mot originalets 204, och massiva 568 newtonmeter. När Lotus Omega 3000 visades på Genèvesalongen 1989 blev den något av en sensation, och då särskilt när det kommer till toppfarten. Smått osannolika 286 km/h. Därmed världens snabbaste sedan och toppfarten ansågs så provocerande att den senare ströks ur marknadsföringen. Bilen blev också lite av dåtidens Audi RS6, det vill säga populär som flyktbil för kriminella...

Av Robin Törnros

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

9. Saab 9-3 Cabriolet såld för 635 000 kronor

Mattias Rabe 28 maj 2019

Alla gamla Saabar är inte billiga, det finns unika exemplar som går får större summor. Denna Saab 9-3 Cabriolet Griffin Aero Sky Blue Edition årsmodell 2012 med Hirsch-trim gick till sist för nästan 60 000 euro.



I februari 2011 presenterade Saab, som då var under Victor Muller-styre, en ansiktslyft variant av 9-3 vid namn 9-3 Griffin. Förändringarna var små men väntades räcka till för att hålla intresset för modellen uppe till dess att tredje generationen 9-3 skulle dyka upp knappt ett par år senare.

Dåvarande Saab-ledningen tog fram några speciella utrustningsnivåer för att ytterligare höja intresset och tiden i rampljuset. Bland annat såg vi Independence Edition, men också en mycket unik modellversion kallad Sky Blue Edition. Den himmelsblåa versionen skulle bara byggas i tre exemplar – en sedan, en kombi och en cabriolet. Saab hann dock gå i konkurs och trion blev aldrig färdigbyggd. Under 2012 köpte ANA Trollhättan de sista 21 vänsterstyrda exemplaren av 9-3 Cabriolet av konkursboet och slutförde tillverkningen av Sky Blue Edition-bilen – för hand.

I slutet av 2012 dök denna unika Saab 9-3 Cabriolet Griffin Aero Sky Blue Edition Hirsch upp på Blocket. Då hade den ett pris på 400 000 kronor medan nybilspriset listades till 543 920 kronor. Sedan 2017 har bilen varit till salu i Nederländerna (dit många icke-registrerade Saabar landade efter konkursen). Firman Autoleitner ville ha 57 500 euro för den.

Nu är bilen såld. Det tog tid men enligt uppgift gick den för 59 500 euro vilket motsvarar drygt 635 000 kronor. Köparen fick inte bara en unik, handbyggd Saab 9-3 Cabriolet utan en Sky Blue Edition, exemplar ett av ett, med full dokumentation från Saab och ANA Trollhättan.

Bilen med 1 611 mil på mätaren är dessutom absolut fullsmetad; Independence Edition-paket med allt vad det innebär, Hirsch-trim (2,0T BioPower-motor med 260 hk i stället för 220), Hirsch-sportchassi (sänkt 10 mm), Hirsch-avgassystem, Hirsch-sportratt, Hirsch-diffusor, Pilot-paket med bland annat elstolar, navigation, bluetooth och mycket annat.





[GALLERI](#)
[**Saab 9-3 Cabriolet Griffin Aero Sky Blue Edition Hirsch 2012**](#)
[**52 bilder**](#)

Klassiker

10 Grattis Monaco!

Publicerad 4 maj 2009

Text Carl Legelius

I dag när Monika och Mona har namnsdag vill vi rikta strålkastaren mot Monaco.



Furstendömet Monaco har liksom dess huvudstad Monte Carlo utövat lockelse på dem som namnger bilmodeller.

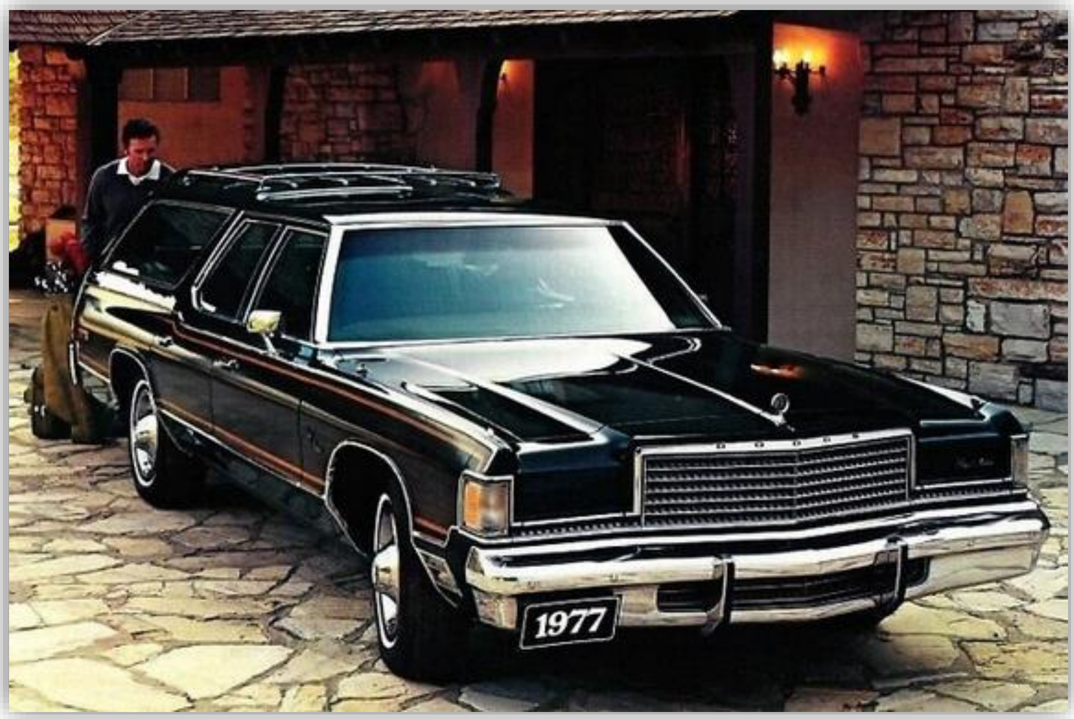
I dag firar modeller från **Dodge**, **Riley** och **Simca** namnsdag.



Simca Aronde var en av få europeiska bilar som fanns som riktig hardtop utan B-stolpe. Med starkare motor kallades den från 1959 för Monaco. För att skilja den utvändigt från Grand Large som var hardtoppen med standardeffekt hade Monaco en annan sidodekor. Sista åren fanns bara Monaco som då tappade sina av Ford Fairlane inspirerade kromlister och fick en enkel rak list i stället.



Riley, ständigt på jakt efter bra namn för sin för sin stora modellflora, använde namnet Monaco för en saloonkaross som under perioden 1927-1937 förnyades stilmässigt flera gånger. Bilden visar det senaste utförandet från 1937.



Med Grand Prix från Pontiac och Caprice från Chevrolet startade GM 1965 ett nytt segment, personal luxury. Egentligen var det dress-up packages med egna modellnamn. Dodge kontrade med sin hard-top ur toppserien Custom 880 som med vinyltak, ännu mera krom och allt standard lanserades som Monaco. Med små medel skapades på detta sätt en säljframgång, Sedan gick det som ofta förr i Detroit - namnet på specialmodellen devalverades genom att breddas till alla karosstyper och sedan flyttas ned i modellhierarkin. Monaco var 1966-1978 huvudnamn för Dodges största modeller. Bilden visar en 77:a med det fullständiga namnet Dodge Royal Monaco Brougham 4-door Wagon



Namnet Monaco återkom 1990-92 på Dodges version av en bil övertagen från AMC, nämligen den på teknik från Renault byggda Eagle Premier. Precis som denna blev Dodge Monaco i sin anonyma stil en flop på marknaden men vi kan lägga till den på listan över bilmodeller som haft den beryktade PRV V6-motorn utvecklad av Peugeot, Renault och Volvo.



Om du mot förmodan skulle bli omkörd av en Dodge Monaco 1990
kan du identifiera den med hjälp av den här bilden.

SLUT